



**TANGGUNGJAWAB PERDATA PENYEDIA JASA TRANSPORTASI
ONLINE ATAS KELALAIAN MITRA DRIVER YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN PENUMPANG**

*CIVIL LIABILITY OF ONLINE TRANSPORTATION SERVICE PROVIDERS
FOR NEGLIGENCE BY DRIVER PARTNERS RESULTING IN PASSENGER
ACCIDENTS*

Afriadi Husaini

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

E-mail: afriyadihusaini12@gmail.com

Ary Wahyudi

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

E-mail: Aryw3274@gmail.com

Anwar

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

E-mail: anwarshmh@gmail.com

Gusti Ayu Ratih Damayanti

Fakultas Hukum Universitas Islam Al-Azhar

E-mail: ayuratih@unizar.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online dalam hukum positif Indonesia serta bentuk tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online atas kelalaian mitra driver yang menimbulkan kerugian bagi penumpang. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online belum diatur secara khusus dalam satu regulasi, namun tersebar dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta regulasi terkait sistem elektronik. Penyedia jasa transportasi online tetap dapat dimintai pertanggungjawaban perdata atas kerugian penumpang akibat kelalaian mitra driver karena perusahaan memiliki peran pengawasan, pengendalian operasional, dan memperoleh keuntungan ekonomi dari layanan yang diselenggarakan. Bisa disimpulkan tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online dapat dibebankan berdasarkan prinsip perbuatan melawan hukum dan perlindungan konsumen dan hubungan kemitraan tidak menghapus tanggung jawab hukum perusahaan terhadap keselamatan pengguna jasa. Disarankan agar pemerintah membentuk regulasi khusus transportasi online guna memberikan kepastian hukum dan perlindungan maksimal bagi konsumen.

Kata Kunci: *Pertanggungjawaban Perdata, Transportasi Online, Mitra Driver, Kecelakaan Penumpang.*

Abstract

This study aims to identify and analyze the regulation of the civil liability of online transportation service providers under Indonesian positive law, as well as the forms of civil

liability imposed on online transportation service providers for the negligence of partner drivers that causes losses to passengers. This study employs normative legal research with statutory and conceptual approaches. The findings indicate that the civil liability of online transportation service providers has not yet been specifically regulated under a single legal instrument, but is instead scattered across the Indonesian Civil Code, the Consumer Protection Law, the Road Traffic and Transportation Law, and regulations concerning electronic systems. Online transportation service providers may still be held civilly liable for passenger losses caused by the negligence of partner drivers, since the companies exercise supervisory functions, maintain operational control, and obtain economic benefits from the services they provide. It can be concluded that the civil liability of online transportation service providers may be imposed based on the principles of unlawful acts and consumer protection. Furthermore, the existence of a partnership relationship does not eliminate the company's legal responsibility for the safety of service users. It is therefore recommended that the government establish specific regulations on online transportation in order to provide legal certainty and maximum protection for consumers.

Keywords: *Civil Liability; Online Transportation; Partner Drivers; Passenger Accidents*

PENDAHULUAN

Teknologi tidak lagi sekadar berfungsi sebagai alat bantu, melainkan telah menjadi bagian integral yang membentuk cara masyarakat berinteraksi, bertransaksi, serta membangun hubungan hukum antarindividu maupun antara individu dengan badan usaha.¹ Salah satu sektor yang mengalami transformasi paling signifikan akibat perkembangan teknologi tersebut adalah sektor transportasi.

Digitalisasi layanan transportasi melalui pemanfaatan aplikasi berbasis internet telah melahirkan model transportasi baru yang dikenal sebagai transportasi online, seperti ojek online dan taksi online. Kehadiran transportasi online merupakan respons atas kebutuhan masyarakat akan layanan transportasi yang cepat, efisien, fleksibel, serta mudah diakses melalui perangkat digital. Melalui sistem aplikasi, masyarakat dapat melakukan pemesanan layanan transportasi kapan saja dan di mana saja, tanpa harus melalui mekanisme konvensional yang seringkali memerlukan waktu dan biaya lebih besar.² Transportasi online tidak hanya menawarkan kemudahan dalam aspek teknis pemesanan, tetapi juga membentuk pola hubungan hukum baru yang secara fundamental berbeda dengan sistem transportasi konvensional. Perbedaan tersebut tidak hanya terletak pada penggunaan teknologi digital sebagai sarana penghubung antara pengguna dan penyedia jasa, tetapi juga pada struktur hubungan hukum yang tercipta di antara para pihak yang terlibat di dalamnya. Dalam sistem transportasi konvensional, hubungan hukum umumnya bersifat langsung antara perusahaan pengangkutan dan penumpang, yang didasarkan pada perjanjian pengangkutan. Dalam hubungan tersebut perusahaan pengangkutan berkedudukan sebagai pengangkut yang secara

¹ Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata* (Jakarta: Intermasa, 2003), 45.

² Munir Fuady, *Hukum Bisnis dalam Teori dan Praktik* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2012), 112.

hukum memikul tanggung jawab atas keselamatan penumpang sejak keberangkatan hingga tiba di tempat tujuan.³

Penyedia aplikasi berperan sebagai pihak yang menciptakan, mengelola, dan mengendalikan sistem teknologi yang mempertemukan pengemudi dan penumpang. Melalui aplikasi tersebut, penyedia jasa menetapkan standar operasional layanan, mekanisme pemesanan, sistem pembayaran, penentuan tarif, hingga sistem penilaian kinerja pengemudi. Meskipun dalam berbagai ketentuan internal penyedia aplikasi sering menyatakan bahwa mereka bukan perusahaan transportasi, melainkan hanya perusahaan teknologi (*technology company*), secara faktual penyedia aplikasi memiliki kendali yang sangat signifikan terhadap jalannya layanan transportasi online.⁴ Penumpang sebagai pengguna jasa berada pada posisi yang relatif lemah dalam hubungan hukum ini. Penumpang tidak memiliki kesempatan untuk melakukan negosiasi terhadap isi perjanjian yang mengatur penggunaan jasa transportasi online. Seluruh ketentuan, termasuk klausul mengenai tanggung jawab, ganti rugi, dan pembatasan tanggung jawab, telah dituangkan dalam bentuk perjanjian baku (*standard contract*) yang harus disetujui oleh penumpang sebagai syarat mutlak untuk dapat menggunakan layanan.⁵

Dalam konteks hukum perdata, keberadaan perjanjian antara penumpang dan penyedia jasa transportasi online menimbulkan konsekuensi hukum berupa hak dan kewajiban bagi para pihak.⁶ Penumpang sebagai konsumen berhak memperoleh layanan yang aman, nyaman, dan selamat sampai tujuan, sedangkan penyedia jasa transportasi online berkewajiban untuk menyediakan sistem dan layanan yang menjamin keselamatan penumpang. Namun, dalam praktiknya, kewajiban tersebut seringkali tidak diikuti dengan kejelasan mengenai tanggung jawab hukum apabila terjadi kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang.

Kecelakaan dalam penggunaan jasa transportasi online merupakan risiko nyata yang tidak dapat dihindari sepenuhnya. Kecelakaan tersebut dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kelalaian pengemudi, kondisi kendaraan yang tidak laik jalan, kesalahan sistem aplikasi, maupun faktor eksternal lainnya.⁷ Akibat dari kecelakaan tersebut, penumpang dapat mengalami kerugian fisik berupa luka-luka atau cacat, kerugian materiil, hingga kerugian immateriil seperti trauma psikologis. Dalam kondisi tertentu, kecelakaan bahkan dapat mengakibatkan kematian penumpang.

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014), 98.

⁴ R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan* (Bandung: Binacipta, 2008), 21.

⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana, 2017), 156.

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013), 12.

⁷ Subekti, *Hukum Perjanjian* (Jakarta: Intermasa, 2014), 9.

Permasalahan hukum kemudian muncul ketika penumpang menuntut pertanggungjawaban atas kerugian yang dialaminya. Penyedia jasa transportasi online seringkali berlindung di balik status pengemudi sebagai mitra independen, sehingga tanggung jawab hukum dialihkan sepenuhnya kepada pengemudi.⁸ Dalam perspektif hukum perdata, perbuatan yang menimbulkan kerugian pada orang lain dapat dikualifikasikan sebagai perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pasal tersebut menyatakan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian kepada orang lain mewajibkan orang yang karena kesalahannya menimbulkan kerugian tersebut untuk mengganti kerugian.⁹ Ketentuan ini menjadi dasar yuridis utama dalam menuntut pertanggungjawaban perdata. penerapan Pasal 1365 KUH Perdata terhadap penyedia jasa transportasi *online* masih menimbulkan perdebatan. Hal ini disebabkan oleh belum adanya pengaturan khusus yang secara eksplisit mengatur posisi dan tanggung jawab penyedia aplikasi dalam konteks kecelakaan penumpang.¹⁰ Kekaburan norma (*vague of norms*) ini berdampak pada ketidakpastian hukum, baik bagi penumpang sebagai pihak yang dirugikan maupun bagi penyedia jasa transportasi *online* sebagai pelaku usaha.

Penumpang sebagai konsumen berada pada posisi yang lemah dalam hubungan hukum dengan penyedia jasa transportasi *online*. Penumpang tidak memiliki kesempatan untuk merundingkan isi perjanjian, termasuk klausul mengenai tanggung jawab dan ganti rugi, karena seluruh ketentuan telah ditetapkan secara sepihak melalui aplikasi.¹¹ Kondisi ini berpotensi menimbulkan ketidakadilan apabila terjadi kecelakaan yang merugikan penumpang. Pada pembahasan ini Penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif,¹² yang bertujuan menganalisis tanggung jawab perdata dan perbuatan melawan hukum, khususnya dalam menelaah bagaimana tanggung jawab penyedia jasa transportasi *online* atas kecelakaan penumpang ditentukan berdasarkan hukum positif. Sebagai pendekatan normatif, penelitian ini mengkaji kaidah dan aturan tertulis yang menjadi data sekunder, mencakup bahan hukum primer, sekunder, dan tersier, yang berfokus pada permasalahan yang diteliti.

PEMBAHASAN

1. Pengaturan Tanggung Jawab Perdata Penyedia Jasa Transportasi *Online* Dalam Hukum Positif

Transportasi online telah menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia.

⁸ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011), 37.

⁹ Munir Fuady, *Hukum Bisnis dalam Teori dan Praktik* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2012), 102.

¹⁰R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata* (Jakarta: Pradnya Paramita, 2014), Pasal 1365.

¹¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana, 2017), 88.

¹² Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek* (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 15.

Perkembangan teknologi yang pesat, kemudahan akses, serta daya tarik harga yang kompetitif dari para aplikator menjadikan moda transportasi ini diminati oleh berbagai lapisan masyarakat. Dalam perspektif hukum positif Indonesia, pengaturan tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online tidak ditemukan dalam satu regulasi khusus, melainkan tersebar di berbagai ketentuan peraturan perundang-undangan yang saling terkait. Pengaturan tersebut terutama bersumber dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 (PM 108/2017), serta Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Dasar utama pertanggungjawaban adalah Pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*), yang menegaskan bahwa penyedia jasa bertanggung jawab apabila kelalaian mitra driver mengakibatkan kerugian penumpang, mengingat aplikator memiliki kewajiban melakukan pengawasan dan verifikasi.¹³

a) Landasan Konstitusional Undang-Undang Dasar 1945

Pasal 33 ayat (2) dan (3) UUD 1945 menegaskan bahwa cabang produksi yang penting bagi negara dan menguasai hajat hidup orang banyak, termasuk transportasi publik berbasis daring, wajib dikuasai negara untuk kemakmuran rakyat. Ketentuan ini mengamanatkan negara bertanggung jawab menjamin ketersediaan layanan transportasi, melindungi kepentingan publik, mengatur dan mengawasi sektor transportasi secara berkeadilan, serta memastikan perlindungan konsumen dan mitra pengemudi. Namun saat ini, angkutan online lebih banyak dikuasai perusahaan swasta lokal dan asing sehingga menimbulkan ketimpangan dalam tarif, hak pengemudi, dan perlindungan konsumen. Negara hadir melalui kebijakan dan regulasi untuk mewujudkan keadilan sosial dan keberlanjutan sektor transportasi.

b) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK)

Sebagai pengguna jasa transportasi online, masyarakat berhak memperoleh jaminan pelayanan dan perlindungan konsumen berdasarkan UUPK, meskipun dalam praktiknya hak-hak tersebut seringkali tidak terpenuhi. Pasal 1 UUPK mendefinisikan konsumen sebagai setiap pemakai barang/jasa untuk kepentingan diri sendiri, keluarga, atau orang lain tanpa tujuan diperdagangkan, sedangkan pelaku usaha adalah perseorangan atau badan usaha yang menjalankan kegiatan usaha, termasuk di bidang jasa transportasi. Hak konsumen diatur dalam Pasal 4, meliputi hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan; hak memilih barang/jasa sesuai nilai tukar dan jaminan yang dijanjikan; hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur; hak didengar pendapat dan keluhannya; serta hak memperoleh advokasi dan penyelesaian sengketa secara patut. Sementara itu, Pasal 7 mengatur kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik, memberikan informasi yang benar, melayani konsumen secara jujur dan tidak diskriminatif, serta menjamin mutu barang/jasa sesuai standar yang berlaku. Pasal 19 UUPK

¹³ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, "Mengenal dan Memahami PM 108 Tahun 2017," 2026, diakses 20 Februari 2026, <https://kemenhub.go.id/post/read/mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017>

menjadi dasar pertanggungjawaban pelaku usaha dengan mewajibkan pemberian ganti rugi atas kerusakan atau kerugian konsumen, yang dapat berupa pengembalian uang, penggantian barang/jasa setara, atau perawatan kesehatan dan santunan. Dalam konteks transportasi online, UUPK memberikan perlindungan terhadap keamanan, keselamatan, dan kenyamanan pengguna, sekaligus menegaskan perlunya sanksi bagi pengemudi agar lebih berhati-hati dalam memberikan pelayanan jasa kepada konsumen.¹⁴ Pada umumnya, penyedia jasa transportasi *online* bersedia memberikan bantuan keuangan apabila pengguna mengalami kecelakaan, cedera, atau meninggal dunia saat menggunakan layanan mereka, yang merupakan wujud kesesuaian dengan prinsip perlindungan konsumen. Selain itu, berdasarkan Pasal 29 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), pelaku usaha memiliki kewajiban untuk melaksanakan fungsi pembinaan dan pengawasan guna menjamin terpenuhinya hak konsumen dan pelaku usaha serta terlaksananya kewajiban masing-masing pihak.

c) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)

Terdapat perdebatan mengenai kedudukan angkutan online dalam UU No. 22 Tahun 2009. Sebagian penelitian menyatakan bahwa angkutan berbasis aplikasi teknologi informasi tidak dapat dikategorikan sebagai angkutan umum karena tidak memenuhi syarat yang dipersyaratkan dalam Pasal 1 butir (10) jo. Pasal 1 butir (21) serta Pasal 138 ayat (3) jo. Pasal 139 ayat (4) UU LLAJ. Namun, pandangan lain menegaskan bahwa ditinjau dari UU LLAJ, transportasi online termasuk dalam pengangkutan orang atau barang secara umum karena memungut bayaran atau tarif. Pasal 1 angka (3) UU LLAJ mendefinisikan angkutan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dengan kendaraan di ruang lalu lintas jalan, sedangkan Pasal 1 angka (10) mendefinisikan angkutan umum sebagai angkutan yang menggunakan kendaraan bermotor umum dengan memungut bayaran. Mengenai kewajiban, Pasal 106 UU LLAJ mewajibkan pengemudi mengemudikan kendaraan dengan wajar dan penuh konsentrasi, mematuhi persyaratan teknis dan laik jalan, serta mematuhi rambu lalu lintas. Pasal 227 UU LLAJ mengatur bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia atau menderita luka berat akibat penyelenggaraan angkutan. Namun, penelitian menunjukkan bahwa tanggung jawab pengusaha angkutan online terhadap pengguna jasa tidak dapat menggunakan ketentuan Pasal 192 (angkutan orang) dan Pasal 193 (angkutan barang) karena tidak memenuhi syarat sah perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata serta bertentangan dengan Pasal 1339 KUH Perdata dan UU No. 22 Tahun 2009.¹⁵

¹⁴ “Tentang Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK),” *Garuda Kemdikbud*, 2026, diakses 19 Februari 2026, <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/2502380> pada 19 Februari 2026.

¹⁵ M. Fachrurrozy, R. Sidi, dan T. R. Zarzani, “Kajian Hukum Tanggung Jawab Perusahaan Transportasi Online Terhadap Keselamatan Konsumen,” *Legalitas: Jurnal Hukum* 15, no. 1 (2023): 150–157, <https://doi.org/10.33087/legalitas.v15i1.383>.

- d) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 jo. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik (UU ITE)

Transportasi online merupakan layanan berbasis teknologi informasi, di mana seluruh proses pemesanan, pembayaran, hingga interaksi antara konsumen dan penyedia jasa dilakukan melalui sistem elektronik, sehingga UU ITE menjadi landasan hukum yang penting. Pasal 1 angka (6a) UU ITE mendefinisikan Penyelenggara Sistem Elektronik sebagai setiap orang, badan usaha, atau penyelenggara negara yang menyediakan, mengelola, dan/atau mengoperasikan sistem elektronik, sehingga perusahaan aplikasi transportasi *online* (aplikator) termasuk dalam kategori ini. Mengenai perlindungan data pribadi, Pasal 26 ayat (3), (4), dan (5) mengatur kewajiban penyelenggara sistem elektronik untuk menghapus data pribadi yang tidak relevan, menyediakan mekanisme penghapusan, serta melindungi data pribadi pengguna. Pasal 18 UU ITE mengesahkan kontrak elektronik dengan menyatakan bahwa transaksi elektronik yang dituangkan dalam kontrak elektronik mengikat para pihak, sehingga perjanjian antara konsumen dan penyedia jasa transportasi *online* melalui aplikasi adalah sah secara hukum dan mengikat. Selain itu, Pasal 40 ayat (2a) dan (2b) memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk menutup akses atas konten yang melanggar ketentuan undang-undang, termasuk pelanggaran dalam penyelenggaraan layanan transportasi *online*. Berdasarkan UU ITE, perusahaan aplikasi bertanggung jawab atas keamanan sistem elektronik, perlindungan data pribadi pengguna, ketersediaan mekanisme penyelesaian sengketa, serta kepatuhan terhadap ketentuan perundang-undangan. Penelitian menyebutkan bahwa tanggung jawab hukum perusahaan aplikasi berkaitan dengan prinsip praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*), namun tanggung jawab pidana atas tuntutan konsumen menjadi beban pengemudi (*driver*) transportasi *online*.¹⁶

- e) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan merupakan peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur lebih lanjut mengenai angkutan jalan di Indonesia. PP 74/2014 mencakup berbagai aspek, antara lain jenis angkutan (orang dan barang), perizinan angkutan, kewajiban perusahaan angkutan, standar pelayanan minimal, tarif angkutan, serta sanksi administratif. Meskipun tidak secara spesifik mengatur transportasi online, ketentuan dalam PP ini tetap relevan karena menyangkut kewajiban perusahaan angkutan memberikan pelayanan yang aman dan nyaman, standar keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan, serta tanggung jawab pengangkut atas keselamatan penumpang. Sebagai tindak lanjut, Kementerian Perhubungan menerbitkan berbagai peraturan teknis yang lebih spesifik mengatur transportasi

¹⁶ Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik jo. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4843.

online, antara lain Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat.¹⁷

f) Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2025 tentang Jaminan Sosial bagi Pekerja Platform

Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2025 tentang Jaminan Sosial bagi Pekerja Platform diterbitkan untuk menjawab kebutuhan perlindungan sosial bagi pekerja ekonomi digital, termasuk mitra pengemudi transportasi online, yang selama ini berada dalam wilayah abu-abu hubungan kerja. Peraturan ini mendefinisikan pekerja platform sebagai setiap orang yang menggunakan platform digital untuk memberikan pelayanan kepada konsumen, dan mewajibkan perusahaan platform (aplikator) untuk mendaftarkan pekerjanya dalam program jaminan sosial yang terdiri atas Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK), Jaminan Kematian (JKM), Jaminan Hari Tua (JHT), dan Jaminan Pensiun, serta membayar iuran tepat waktu, memberikan informasi yang jelas, dan bekerja sama dengan BPJS Ketenagakerjaan. Implikasi terhadap tanggung jawab perdata adalah mempertegas kewajiban perusahaan transportasi online dalam memberikan perlindungan sosial, termasuk tanggung jawab atas kecelakaan kerja dan risiko kematian yang dialami mitra pengemudi sebagai bentuk tanggung jawab moral dan hukum perusahaan.

Pengaturan tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online di hukum positif Indonesia bersifat fragmentaris dan tersebar di berbagai norma, seperti KUH Perdata (Pasal 1365), UU Perlindungan Konsumen (strict liability), UU LLAJ, UU ITE, hingga peraturan teknis belum terintegrasi dalam satu sistem utuh. Hal ini menyulitkan penafsiran hukum dan memungkinkan penyedia jasa "mengeksplotasi celah" dengan klaim sebagai "platform teknologi" semata, meski mereka mengendalikan operasional, algoritma, tarif, dan sanksi mitra driver. Pasal 1365 KUH Perdata sulit diterapkan karena beban pembuktian kesalahan pada konsumen, sementara UUPK dan UU ITE lebih fokus transaksional/data daripada keselamatan fisik. Akibatnya, ketidakpastian hukum sektoral ini melanggengkan ketimpangan antara penyedia jasa yang dominan dan penumpang yang rentan.

2. Bentuk Tanggung Jawab Perdata Penyedia Jasa Transportasi *Online* Atas Kelalaian Mitra *Driver* Yang Mengakibatkan Kecelakaan

Dalam pandangan hukum perdata, persoalan kecelakaan penumpang transportasi *online* tidak dapat dilihat secara terbatas sebagai hubungan hukum antara pengemudi dan penumpang saja. Cara pandang yang demikian akan mengesampingkan peran sentral penyedia jasa transportasi

¹⁷ Republik Indonesia, *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5601.

online yang sesungguhnya merupakan pencipta dan pengendali sistem operasional layanan. Penyedia jasa bukan sekadar perantara teknologi yang pasif, melainkan subjek hukum yang secara aktif menyusun standar layanan, menentukan kebijakan operasional, serta menjadi jembatan terjadinya hubungan hukum antara pengemudi dan penumpang.¹⁸

Oleh sebab itu, tanggung jawab penyedia jasa transportasi *online* menjadi sangat krusial dalam mengukur efektivitas perlindungan hukum perdata bagi penumpang. Penelitian ini hadir untuk menguji apakah konstruksi hubungan hukum yang dirancang oleh penyedia jasa telah sesuai dengan prinsip keadilan, keseimbangan para pihak, dan itikad baik yang berlaku dalam hukum perdata Indonesia. Lebih dari sekadar menilai penerapan normatif Pasal 1365 KUH Perdata, penelitian ini juga bertujuan menguji keselarasan praktik bisnis transportasi *online* dengan nilai-nilai dasar hukum perdata, antara lain perlindungan terhadap pihak yang lemah, tanggung jawab berbasis risiko usaha, serta prinsip kehati-hatian (*duty of care*). Dalam konteks ini, Pasal 1365 KUH Perdata memiliki peran korektif yang strategis untuk mencegah terjadinya ketidakadilan struktural dalam praktik bisnis.¹⁹

Penggunaan Pasal 1365 KUH Perdata dalam menilai tanggung jawab penyedia jasa transportasi *online* mencerminkan sifat hukum perdata yang adaptif terhadap perubahan masyarakat. Dengan perluasan makna perbuatan melawan hukum, norma ini memungkinkan hakim menilai substansi perbuatan dan kelalaian penyedia jasa secara objektif, tanpa terikat pada formalisme perjanjian. Dalam praktiknya, hubungan hukum antara penyedia jasa transportasi *online* dan penumpang diwarnai oleh ketimpangan posisi tawar. Hal ini menjadi ciri khas transaksi berbasis *platform* digital, di mana satu pihak menguasai penuh sistem, sementara pihak lain hanya menjadi pengguna layanan. Penyedia jasa mendominasi karena menguasai teknologi aplikasi, data pengguna, sistem operasional, dan perjanjian baku yang dibuat sepihak. Penumpang sebagai konsumen berada dalam posisi lemah. Mereka tidak dapat ikut serta dalam merumuskan perjanjian, tidak memiliki daya tawar untuk menegosiasikan klausul, dan tidak punya pilihan selain menerima ketentuan yang ditetapkan. Akibatnya, terbentuk hubungan hukum yang tidak seimbang secara struktural dan merugikan penumpang, khususnya ketika terjadi kecelakaan.

Ketimpangan ini terlihat jelas dalam penggunaan perjanjian baku. Perjanjian baku disusun sepihak oleh penyedia jasa dan diterapkan secara massal. Penumpang hanya diberikan opsi "setuju" atau "tidak setuju" tanpa kesempatan bernegosiasi. Pola *take it or leave it* ini dalam literatur hukum perdata dinilai sebagai bentuk relasi kontraktual yang timpang. Menurut J. Satrio, perjanjian baku kerap dijadikan pelaku usaha sebagai alat untuk mengalihkan risiko usaha kepada konsumen.²⁰

Dalam situasi ini, konsumen ditempatkan pada posisi yang harus menerima konsekuensi hukum dari klausul-klausul yang sebenarnya tidak mereka pahami sepenuhnya. Permasalahan ini semakin kompleks ketika perjanjian baku memuat klausul yang membatasi atau bahkan menghapus

¹⁸ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014), 92.

¹⁹ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Kontemporer* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2005), 18.

²⁰ J. Satrio, *Hukum Perjanjian* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2016), 98.

tanggung jawab pelaku usaha. Dalam praktik transportasi online, klausul yang menyatakan bahwa penyedia aplikasi hanyalah "penyedia platform teknologi" dan tidak bertanggung jawab atas tindakan pengemudi merupakan contoh nyata upaya pembatasan tanggung jawab. Klausul semacam ini secara implisit memisahkan hubungan hukum antara penyedia jasa dan pengemudi, serta mengalihkan seluruh risiko kecelakaan kepada pengemudi dan penumpang. Padahal, secara faktual, penyedia jasa memiliki peran sentral dalam merancang sistem, mengatur mekanisme operasional, serta memperoleh keuntungan ekonomi dari setiap perjalanan yang dilakukan melalui aplikasinya.

Secara kritis, klausul pembatasan tanggung jawab tersebut bertentangan dengan prinsip itikad baik (*good faith*) yang menjadi asas fundamental dalam hukum perjanjian. Itikad baik menuntut para pihak bertindak jujur, adil, dan tidak menyalahgunakan posisi dominannya dalam hubungan hukum. R. Setiawan menyatakan bahwa asas itikad baik tidak hanya berlaku pada tahap pelaksanaan perjanjian, tetapi juga pada tahap pembentukannya. Dengan demikian, penyusunan perjanjian baku yang secara sistematis merugikan penumpang dapat dinilai sebagai pelanggaran terhadap asas itikad baik.

Ketimpangan posisi hukum ini juga bertentangan dengan asas keseimbangan dalam hukum perjanjian. Asas keseimbangan menghendaki adanya pembagian hak dan kewajiban yang proporsional antara para pihak. Dalam hubungan hukum transportasi online, penyedia jasa menikmati manfaat ekonomi yang signifikan, sementara risiko kecelakaan secara tidak proporsional dialihkan kepada penumpang. Kondisi ini mencerminkan ketidakseimbangan struktural yang berpotensi menimbulkan ketidakadilan substantif. Apabila ketimpangan posisi hukum ini dibiarkan tanpa koreksi melalui mekanisme hukum, maka perlindungan hukum terhadap penumpang akan menjadi sekadar ilusi normatif. Secara *de facto*, penumpang akan selalu berada pada posisi menanggung risiko kecelakaan, baik secara fisik maupun ekonomis, sementara penyedia jasa tetap terlindungi oleh konstruksi perjanjian baku dan dalih sebagai penyedia platform semata. Oleh karena itu, ketimpangan posisi hukum antara penyedia jasa dan penumpang harus menjadi titik tolak dalam menganalisis tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online. Hukum perdata, khususnya melalui pendekatan perbuatan melawan hukum dalam Pasal 1365 KUH Perdata, memiliki peran penting untuk mengoreksi ketimpangan tersebut dan memastikan bahwa perlindungan hukum bagi penumpang tidak hanya bersifat formal, tetapi juga substantif.²¹

Klausul eksonerasi yang terlalu jauh, terutama yang membebaskan pelaku usaha dari tanggung jawab atas kerugian yang timbul dari kelalaiannya sendiri, berpotensi bertentangan dengan prinsip itikad baik dan perlindungan terhadap pihak yang lemah. Dalam keadaan demikian, klausul tersebut dapat dinyatakan tidak sah atau batal demi hukum. Dalam praktik jasa transportasi *online*, klausul pembatasan tanggung jawab sering dirumuskan secara umum, tidak jelas, dan ambigu. Penyedia jasa kerap menyatakan bahwa dirinya hanya berperan sebagai

²¹ Munir Fuady, *Hukum Kontrak: Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2017), 54.

penyedia *platform* teknologi dan tidak bertanggung jawab atas tindakan pengemudi. Formulasi klausul semacam ini menyulitkan penumpang untuk memahami secara jelas batasan tanggung jawab penyedia jasa. Akibatnya, penumpang memberikan persetujuan tanpa pemahaman yang memadai mengenai konsekuensi hukum yang ditimbulkan, sehingga asas kesepakatan dalam Pasal 1320 KUH Perdata menjadi problematis secara substantif.²² Dalam perspektif teoritis, kesepakatan dalam hukum perjanjian tidak cukup hanya dipahami sebagai persetujuan formal, tetapi harus pula mencerminkan adanya kehendak bebas dan kesadaran penuh dari para pihak. Apabila persetujuan diperoleh melalui mekanisme yang tidak memberikan pilihan *riil* kepada salah satu pihak, maka kesepakatan tersebut patut diragukan keabsahannya dari sudut pandang keadilan kontraktual. Dalam hal ini, penumpang transportasi *online* berada pada posisi "terpaksa setuju" (*take it or leave it*), sehingga perlindungan hukum melalui jalur perjanjian menjadi sangat terbatas. Selain itu, penggunaan perjanjian baku sebagai instrumen pembatasan tanggung jawab juga berpotensi melanggar fungsi sosial hukum perdata. Hukum perdata tidak semata-mata bertujuan melindungi kepastian kontraktual, tetapi juga berfungsi menjaga keseimbangan dan keadilan dalam hubungan hukum. J. Satrio menegaskan bahwa kebebasan berkontrak bukanlah kebebasan tanpa batas, melainkan kebebasan yang dibatasi oleh undang-undang, kesusilaan, dan kepatutan.²³ Pendekatan yang hanya mengandalkan perjanjian sebagai dasar pertanggungjawaban perdata tidaklah cukup untuk menjamin perlindungan hukum bagi penumpang. Perjanjian baku cenderung lebih melindungi kepentingan penyedia jasa dan tidak mencerminkan keseimbangan hak dan kewajiban para pihak. Oleh sebab itu, penggunaan Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum menjadi sangat relevan sebagai dasar alternatif untuk menuntut pertanggungjawaban penyedia jasa transportasi *online*. Pasal 1365 KUH Perdata memberikan kewenangan kepada hakim untuk menilai substansi perbuatan atau kelalaian penyedia jasa tanpa terikat secara kaku pada klausul perjanjian baku. Dengan demikian, perjanjian baku tidak dapat dijadikan tameng absolut untuk menghindari tanggung jawab perdata apabila terbukti bahwa penyedia jasa telah lalai dalam menjalankan kewajiban kehati-hatiannya dan kelalaian tersebut mengakibatkan kerugian bagi penumpang. Pendekatan ini mencerminkan upaya hukum perdata dalam menyeimbangkan kepentingan pelaku usaha dan perlindungan konsumen di era ekonomi digital.

Pendekatan *wanprestasi* dalam hukum perdata mensyaratkan adanya pelanggaran terhadap *prestasi* yang secara tegas diperjanjikan para pihak. *Wanprestasi* hanya dapat dinyatakan apabila debitur tidak memenuhi *prestasi*, memenuhi tetapi tidak sebagaimana mestinya, terlambat memenuhi, atau melakukan perbuatan yang dilarang dalam perjanjian. Dengan demikian, unsur kunci dalam pembuktian *wanprestasi* adalah kejelasan dan keterukuran *prestasi* yang diperjanjikan. Dalam praktik transportasi *online*, perjanjian antara penyedia jasa dan penumpang berbentuk perjanjian baku yang disusun sepihak. Kewajiban penyedia jasa dalam perjanjian tersebut umumnya dirumuskan secara sangat umum, seperti "menyediakan layanan transportasi" atau

²² Subekti, *Hukum Perjanjian* (Jakarta: Intermasa, 2010), 17.

²³ J. Satrio, *Hukum Perikatan: Perikatan yang Lahir dari Perjanjian* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2018), 41.

"memfasilitasi pertemuan antara penumpang dan pengemudi." Rumusan kewajiban yang abstrak ini tidak secara eksplisit mencantumkan kewajiban menjamin keselamatan penumpang, sehingga menyulitkan penumpang untuk membuktikan adanya pelanggaran *prestasi* ketika terjadi kecelakaan. R. Setiawan menegaskan bahwa *wanprestasi* hanya dapat dibuktikan apabila *prestasi* yang diperjanjikan dirumuskan secara jelas, konkret, dan dapat diukur secara objektif.²⁴

Jika *prestasi* dirumuskan kabur, pembuktian *wanprestasi* menjadi sulit. Dalam transportasi *online*, kewajiban "memberikan layanan" ditafsirkan sempit sebagai kewajiban teknologis, bukan substantif. Pendekatan *wanprestasi* juga mensyaratkan hubungan kontraktual langsung, sementara penyedia jasa mengkonstruksi dirinya sebagai pihak ketiga netral, sehingga mempersempit peluang penuntutan. Akibatnya, pendekatan *wanprestasi* memiliki keterbatasan struktural dan lebih menguntungkan penyedia jasa. Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum berfungsi sebagai instrumen korektif. Berbeda dengan *wanprestasi*, pendekatan ini memungkinkan hakim menilai peristiwa berdasarkan standar kepatutan dan keadilan, tidak terikat pada perjanjian baku. Hakim dapat menilai perilaku penyedia jasa secara menyeluruh, termasuk kebijakan internal dan sistem operasional. Munir Fuady menyebutnya sebagai "jantung keadilan hukum perdata" karena mampu menjangkau ketidakadilan yang tidak diakomodasi hukum kontrak.²⁵

Dalam transportasi online, karakter fleksibel Pasal 1365 KUH Perdata sangat relevan karena perkembangan teknologi dan model bisnis digital sering kali melampaui pengaturan hukum positif yang ada. Pendekatan perbuatan melawan hukum memungkinkan pengakuan terhadap bentuk-bentuk kesalahan non-kontraktual, seperti kelalaian sistemik (*systemic negligence*), kegagalan uji kelayakan pengemudi, atau lemahnya mekanisme pengaduan dan perlindungan penumpang. Dengan demikian, Pasal 1365 KUH Perdata berfungsi sebagai jembatan keadilan yang menghubungkan kepastian hukum dengan perlindungan substantif bagi pihak yang dirugikan. Selain pendekatan kesalahan, analisis pertanggungjawaban perdata terhadap penyedia jasa transportasi online juga dapat dilakukan melalui perspektif tanggung jawab berbasis risiko usaha (*risico aansprakelijkheid*). Pendekatan ini berangkat dari asumsi bahwa tidak semua kerugian harus dibuktikan melalui unsur kesalahan, melainkan dapat dibebankan kepada pihak yang secara struktural menciptakan risiko.

Dalam konteks transportasi online, penyedia jasa merupakan pihak yang merancang sistem digital, mengendalikan mekanisme operasional, serta memperoleh keuntungan ekonomi dari setiap transaksi. Meskipun pengemudi secara formal dikonstruksikan sebagai mitra, seluruh aktivitas pengemudi berada dalam ekosistem usaha yang dibangun dan dikelola oleh penyedia jasa. Oleh karena itu, risiko kecelakaan yang timbul dari operasional transportasi online tidak dapat

²⁴ R. Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan* (Bandung: Binacipta, 1987), 18–20.

²⁵ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2017), 3–55.

dipisahkan dari risiko usaha penyedia jasa itu sendiri. Teori risiko usaha menegaskan bahwa pihak yang memperoleh manfaat ekonomi dari suatu kegiatan harus pula menanggung risiko yang melekat pada kegiatan tersebut.²⁶

Membebaskan seluruh risiko kecelakaan kepada pengemudi atau penumpang menciptakan ketimpangan distribusi risiko yang tidak adil. Penyedia jasa menikmati keuntungan tanpa menanggung beban sosial dan hukum dari usahanya. Pendekatan risiko usaha sejalan dengan keadilan distributif, di mana manfaat dan beban harus proporsional. Penerapan prinsip *risico aansprakelijkheid* menegaskan bahwa penyedia jasa tidak dapat lepas dari tanggung jawab perdata atas kecelakaan penumpang, sekaligus menuntut pergeseran dari perlindungan kontraktual formal menuju perlindungan substantif dan berkeadilan.

Status pengemudi sebagai mitra kerap dijadikan dalih penyedia jasa untuk menghindari tanggung jawab. Mereka menegaskan pengemudi sebagai mitra independen, bukan karyawan, untuk meniadakan hubungan subordinasi. Namun, secara substansial, pengemudi berada dalam kendali ketat penyedia jasa melalui aplikasi, mulai dari penentuan tarif, wilayah operasi, sistem rating, hingga pemutusan kemitraan sepihak. Sudikno Mertokusumo menegaskan bahwa hubungan hukum harus dinilai dari substansi dan kenyataan, bukan sekadar label formal. Pendekatan substansial ini penting untuk mencegah penghindaran tanggung jawab melalui bentuk hukum.²⁷

Bentuk tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi online atas kelalaian mitra driver yang menyebabkan kecelakaan dapat didasarkan pada wanprestasi maupun perbuatan melawan hukum. Namun dalam praktiknya, penyedia jasa sengaja merancang hubungan hukum yang timpang sejak awal, sehingga penuntutan menjadi sulit. Pasal 1365 KUH Perdata mengatur bahwa seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban jika terbukti melakukan perbuatan melawan hukum, misalnya lalai memverifikasi kelayakan pengemudi, mengabaikan kondisi kendaraan tidak laik jalan, atau gagal menciptakan sistem yang menjamin keselamatan penumpang. Penyedia jasa dengan lalai bersembunyi di balik status kemitraan dan perjanjian baku yang penuh klausul pembatasan tanggung jawab, seolah hanya penyedia platform teknologi netral. Padahal secara faktual, merekalah yang menentukan tarif, mengatur algoritma pembagian order, memiliki sistem rating yang dapat menjatuhkan pengemudi, hingga memecat pengemudi sepihak. Hal ini menunjukkan penyedia jasa memegang kendali penuh dan berada pada posisi yang jauh lebih kuat.

Dalam situasi ini, jalur wanprestasi sulit ditempuh karena kewajiban penyedia jasa dalam perjanjian baku dirumuskan secara abstrak, sehingga penumpang kesulitan membuktikan pelanggaran. Sebaliknya, Pasal 1365 KUH Perdata menjadi senjata yang lebih ampuh karena memberi keleluasaan hakim untuk menilai perilaku penyedia jasa, termasuk kelalaian sistemik dalam pengawasan dan pengendalian operasional, tanpa terbelenggu klausul baku yang dibuat sepihak.

²⁶ Munir Fuady, *Teori-Teori Besar: Grand Theory dalam Hukum* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013), 231–234.

²⁷ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar* (Yogyakarta: Liberty, 2007), 72.

Teori risiko usaha (*risico aansprakelijkheid*) menegaskan bahwa pihak yang memperoleh keuntungan dari setiap transaksi seharusnya turut menanggung risiko kecelakaan yang timbul, karena merekalah yang menciptakan ekosistem dan memanen manfaat darinya. Dalam konteks ini, bentuk tanggung jawab perdata yang paling tepat adalah tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum, yang penerapannya memerlukan keberanian hakim untuk menembus formalisme perjanjian baku dan mengutamakan keadilan substantif bagi penumpang yang sejak awal berada dalam posisi tawar yang lemah.

KESIMPULAN

Pengaturan tanggung jawab perdata penyedia jasa transportasi *online* dalam hukum positif Indonesia tidak ditemukan dalam satu regulasi khusus, melainkan tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Pasal 1365), Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Informasi dan Transaksi Elektronik, serta peraturan teknis di bawahnya. Kondisi ini menimbulkan ketidakpastian hukum dan membuka peluang bagi penyedia jasa untuk menghindari tanggung jawab dengan mengklaim diri sebagai penyedia *platform* teknologi semata.

Pendekatan *wanprestasi* sulit diterapkan karena kewajiban penyedia jasa dalam perjanjian baku dirumuskan secara abstrak dan tidak secara eksplisit mencantumkan jaminan keselamatan penumpang. Sebaliknya, bentuk tanggung jawab perdata yang paling efektif adalah tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUH Perdata) yang diperkuat dengan teori risiko usaha (*risico aansprakelijkheid*). Penerapannya menuntut keberanian hakim untuk menembus formalisme perjanjian baku dan mengutamakan keadilan substantif, mengingat secara faktual penyedia jasa memiliki kendali penuh atas sistem operasional serta menikmati keuntungan ekonomi dari setiap transaksi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Fuady, Munir. *Hukum Bisnis dalam Teori dan Praktik*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2012.
- _____, Munir. *Teori-Teori Besar: Grand Theory dalam Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2013.
- _____, Munir. *Hukum Kontrak: Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2017.
- _____, Munir. *Perbuatan Melawan Hukum: Pendekatan Kontemporer*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2017.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2017.
- Mertokusumo, Sudikno. *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty, 2007.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2013.

- _____, Abdulkadir. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.
- _____, Abdulkadir. *Hukum Perikatan*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2014.
- Satrio, J. *Hukum Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2016.
- _____, *Hukum Perikatan: Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2018.
- Setiawan, R. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Bandung: Binacipta, 2008.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia, 2007.
- Soekanto, Soerjono. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011.
- Subekti. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa, 2003.
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa, 2014.
- _____, dan R. Tjitrosudibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*. Jakarta: Pradnya Paramita, 2014.
- Waluyo, Bambang. *Penelitian Hukum dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika, 2002.

Artikel/Jurnal

- Ainuddin, A. “Pertanggungjawaban Hukum Pengadaan Barang/Jasa Melalui Elektronik (*E-Procurement*) dalam Perspektif Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018.” *UNIZAR Law Review* 1, no. 2 (2018): 114–130. <http://e-journal.unizar.ac.id/index.php/ulr/article/view/28>.
- Fachrurozy, M., R. Sidi, dan T. R. Zarzani. “Kajian Hukum Tanggung Jawab Perusahaan Transportasi Online Terhadap Keselamatan Konsumen.” *Legalitas: Jurnal Hukum* 15, no. 1 (2023): 150–157. <https://doi.org/10.33087/legalitas.v15i1.383>.

Peraturan Perundang-Undangan

- Republik Indonesia. *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5601.
- Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik jo. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4843.

Internet

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. “Mengenal dan Memahami PM 108 Tahun 2017.” 2026. Diakses 20 Februari 2026. <https://kemenhub.go.id/post/read/mengenal-dan-memahami-pm-108-tahun-2017>.

“Tentang Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).” *Garuda Kemdikbud*. 2026. Diakses 19 Februari 2026. <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/2502380>.